

A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén

Bevezető

A vasúti közlekedés fénykora Magyarországon az 1890-1914 közötti évtizedekre esik. Az ország egységesen működő, jól szervezett, intenzíven növekedő – bár egyes mutatóiban a nyugat-európai országokat el nem érő minőségű – vasúthálózattal rendelkezik. A korszak szervezett szállítási struktúráinak legerősebbike a vasút. Mindebből azonban az már nem következik, hogy a domináns szállítási mód is a vasúthoz kapcsolódna. Annak ellenére, hogy a szervezetlen közúti szállítás teljesítményi adatait nem ismerjük, tudjuk, hogy a megtermelt árucikkeknek csak egy része kerül a tehervagonokba – ezeket is leginkább szekérrel juttatják el a feladó állomásokra – a többi terméket pedig közvetlenül a vásárokból, heti és napi piacokra szállítják.¹ Összességében nagyságrendileg több áru mozog az utakon, mint a tehervagonokban, sőt, inkább gyalognak, mint vonatoznak az emberek.

A tanulmány célja, hogy a vasúti áruforgalom néhány fontos 19. század végi jellemzőjét (vasútállomások alaptípusai, áruforgalom regionális különbségei, vasútvonalak áruvonzó képessége) ismertesse. Miért érdekes ez a téma? Mert a vasútállomások forgalmi adataiból – különösen a feladott és érkező árufélék tömegéből, fajtaiból stb. – következtetéseket lehet levonni az ország egyes kistérségeinek gazdasági fejlettségére, árutermelő képességére, ill. arra, hogy mely kistérségek milyen mértékben képesek bekapcsolódni az árutermelésnek abba a formájába, amelynek elengedhetetlen velejárója a vasúti szállítás.

A téma legfontosabb forrása *Edvi Illés Sándor*: A Magyar királyi Államvasutak és az üzemükben lévő helyiérdekű vasutak áruforgalmi viszonyai c. monográfiája. A kötetek többek között 885 magyarországi vasútállomás (mintegy 121 vasútvonalon fekvő) adatait tartalmazzák: milyen és mennyi árucikk érkezik, milyen és mennyi árucikk távozik az adott állomásról. Már ez sem kevés információ, de *Edvi Illés Sándor* ennél is tovább ment. A feladott árucikkeket nemcsak fajtájuk szerint, hanem célállomásaik (belföldi, Ausztria, egyéb külföld) szerint is csoportosítja, az érkező árucikkeknél pedig felsorolja a leggyakoribb feladó állomásokat. Ez a munka egyedülálló a vasúti szakirodalomban. Adatainak feldolgozására és elemzésére különösen kínálkoznak számítógépes módszerek. A forrás valódi értékei – elsősorban az áru átláthatatlanul bonyolult mozgásai miatt – csak egy összetett relációs adatbázis kiépítésével bontakoznak ki a maguk mélységében.² Sőt, az adatbázis segítségével olyan információ is kinyerhető az *Edvi Illés*–féle kötetekből, amelyek abban explicit módon nem jelennek meg.

A kötetekben csak a magyar állam tulajdonában ill. a MÁV kezelésében álló vasútvonalak szerepelnek, emiatt a magántulajdonú ill. –kezelésű vasutakról (pl. a Déli Vasút, Kassa–Oderbergi Vasút) nincsenek hasonló részletességű adataink. A kereskedelemügyi miniszter éves jelentéseiben viszont szerepel néhány (1895-ben pl. 370 db), fontosabbnak tekintett vasútállomás forgalmi adata.³ Így tehát ismerjük néhány nagy forgalmú magánvasúti állomáson (pl. a Mohács–Pécsi Vasút

¹ A termelőegységek és közforgalmi vasútvonalak közötti összeköttetést nemcsak a szekerek, hanem az iparvasutak is biztosíthatják. A korban Magyarországon iparvasutat ott létesítettek, ahol ütemes termelőmunka (bányák, gyárak) folyt. Az összes iparvasúti vonal (1895-ben 1336 km) alig 22%-a mezőgazdasági célú.

² Az *Edvi Illés* kötetek statisztikai elemzését a Pro Renovanda Cultura Hungariae Alapítvány támogatta. Az adatbázis strukturális felépítése, a térképészeti program Phengmaly Péter munkája.

³ A kereskedelemügyi miniszternek az 1895. évi működéséről a törvényhozás elé terjesztett jelentése. Bp. 1896.

Szabolcs és Bánya, a KSOD Márkusfalu, Margitfalu, az Arad–Csanádi Egyesült Vasutak Borossebes–Buttyin, Gurahonc–Jószáshely stb.) feladott áruk mennyiségét, viszont nincsenek adataink sem az árucikkek fajtáiról, sem pedig ezen vasútállomások vonzáskörzetéről.⁴ De a két forrás – a Kereskedelemügyi Minisztérium éves jelentése és az Edvi Illés-féle monográfia – adatai között nemcsak tulajdonviszonyok közötti különbség létezik. Az előbbi egy konkrét év adatait tartalmazza, az utóbbi pedig – egy rendkívül bonyolult szempontrendszert követve – az átlagos forgalmi adatokat.

A következőkben az említett Edvi Illés-féle statisztikai adatok közül csak az ún. fel- és leadási forgalmat elemzem. Kizárólag az egy meghatározott és körülhatárolt földrajzi térben megtermelt és adott vasútállomásra (esetenként vasútvonalra, vasútszakaszra) ráhordott árucikkeket ill. ugyanezen térbe, mint végállomásra érkező termékeket veszem figyelembe. Az egyes vasúttársaságok közötti átmenő forgalommal, valamint az átmenő csomópontok helyzetével nem foglalkozom. Nem térek ki a minden szempontból különleges fővárosi vasútállomások áruforgalmi jellemzésére sem. A vasútvonalak elnevezésénél a MÁV hivatalos menetrendjének adatait használtam. Valamennyi számítást kizárólag a tömegükkel szerepeltetett termékekre végeztem el, a darabszámban, kocsirakományban és más, egymással össze nem mérhető, más mennyiségekhez nem viszonyítható árufélékkel (pl. élő állatok) jelen tanulmányban nem foglalkozom.

A szállítás infrastruktúrája és a vasútállomások áruforgalmi alaptípusai

A 19. század végén Magyarország – egy olyan gazdaságát immáron évtizedek óta fokozatosan modernizáló - agrárország, amelyet a gazdasági-termelési régiói és a gőzerejű szállítási struktúrái közötti szoros kapcsolat jellemez. Az egyes nagytérségek, régiók, sőt kistérségek között azonban

jelentős infrastrukturális különbségek léteznek: ezek különbségek a térhez fűződő változatos gazdasági-politikai érdekekből, eltérő földrajzi környezetből, termelési struktúrából fakadnak.

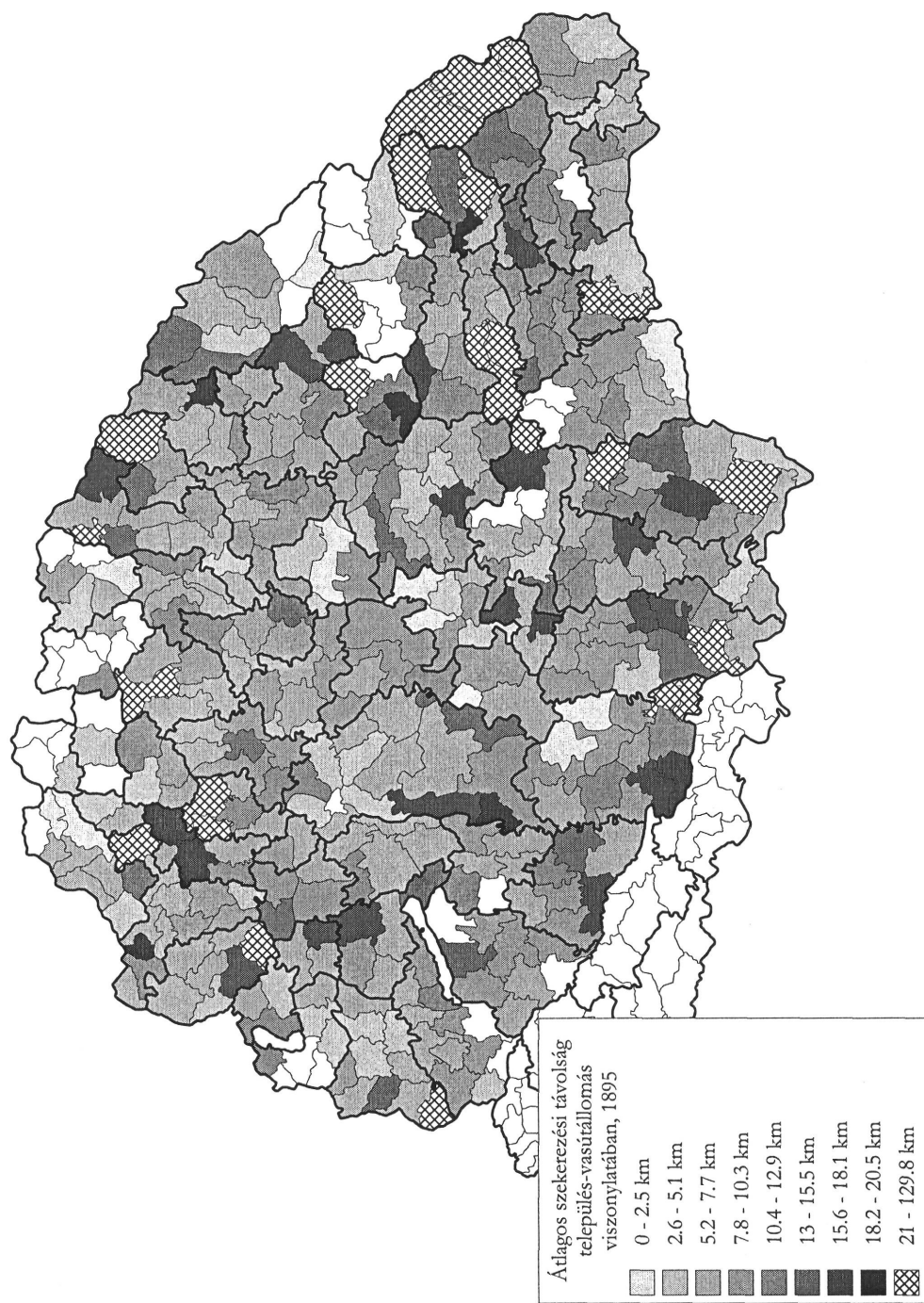
A 19. század közlekedési infrastruktúrájának alapvető jellemzője, hogy vadonatúj, nagy szállítóképességű hálózat (gőzvasutak) kiépülése mellett a közutak modernizációjára nem kerül sor. A legkorszerűbb szállítási struktúrához tradicionális közlekedési formák kapcsolódnak: ökor- vagy lóvontatta, gyakran fatengelyű szekerekkel föld-, esetleg kavicsal gyengén felszórt útpályákon alacsony menetsebességgel halad az áru a vasúti teherpályaudvarra, ahonnan azt az ütemesen és egységesen működő vasút speciális szállító vagonokkal eljuttatja a célállomásra. Az áruszállítás e két rendszere közötti minőségi különbség áthidalását nem az utak technológiai korszerűsítésével, hanem a vasúthálózat kiszélesítésével véljük megoldhatónak. A technológiailag fejletlen közúthálózatnak – méretei ellenére – tehát mellékes szerepet tulajdonítanak.

1895-ben Magyarország egy olyan egyöntetű elvek szerint működő vasúthálózattal (hossza: 11.418 km) rendelkezik, amelynek legfontosabb feladata az áruszállítás szükségleteinek kielégítése. 1895-ben már csak egyetlen megyében (Csík) nem létezik vasútvonal, ill. Árva megye területén alig 3 km pálya működik. A vasúthálózat intenzív növekedésének hatására a település–vasútállomás viszonylatában, a magyarországi kistérségekben a leggyakoribb szekerezési távolság 6-12 km közé esik, de nagy számban (86 kistérség) léteznek még ennél is kedvezőbb helyzetben (6 km-nél kisebb fuvartávolság) lévő területek. Mindazonáltal a század végén ugyan még 31 olyan kistérsége létezik az országnak, amelyben a vasútállomás–település közötti átlagos szekerezési távolság 20 km-nél több, sőt néhányuknak kiugróan kedvezőtlenek a mutatói (pl. Csík megye két járása) (1. ábra).

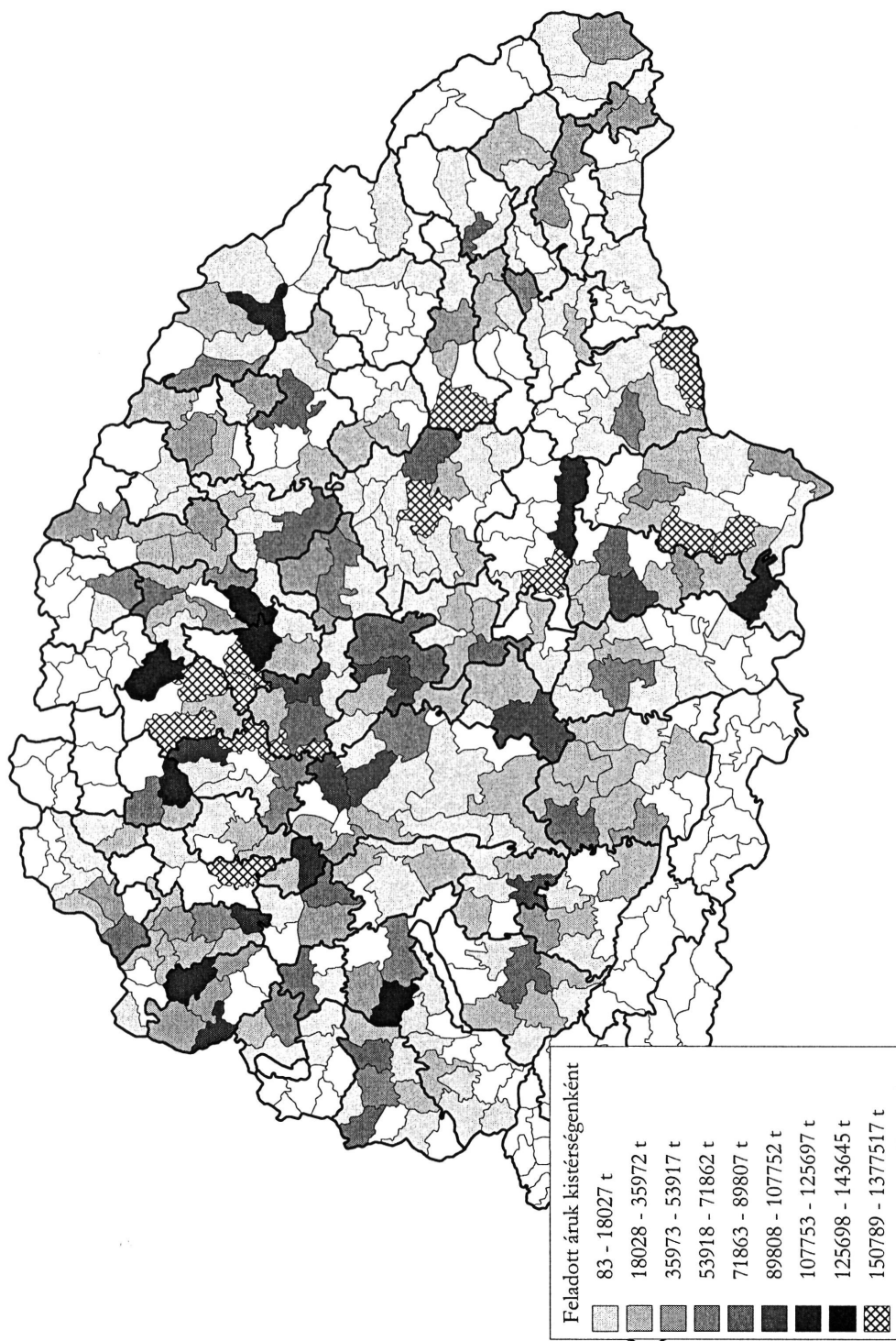
Az Edvi Illés-féle monográfiából összességében az derül ki, hogy 1895-ben a vizsgált vasútállomásokon 13 millió tonna tömegű árucikket adnak fel. (2. ábra).

A feladott árucikkek 73%-a három árucsoportba tartoznak: ásvány és ásványi termék (39%), fa és fa-áru (18%) valamint gabona (16%). E három árucsoporton kívül számottevő tömegben (100 ezer tonna)

⁴ A kereskedelmi miniszter jelentése szerint 1895-ben a magyar királyság legnagyobb forgalmú állomása az alig 6200 lakosú, a szávai hajózási útvonal és a Déli Vasút találkozási pontjában fekvő Sziszek.



1. ábra



2. ábra

kerülnek a teherkocsikba növényi termékek, őrlemények, zöldségek, dohány és dohánytermékek, ún. egyéb állati termékek, italok, cukor, agyag és agyagáru valamint vas és vasáru. A többi árucsoport feladott forgalma nem számottevő. A vasútállomások 85%-ában a feladott áruk összszúlya 20 ezer tonnánál kevesebb. A vasútállomások több mint felére (54%) jellemző, hogy az éves feladott áru súlya 0-6 ezer tonna között tartományban mozog. Ezen vasútállomások környezetükre nem, vagy alig gyakorolnak hatást, a vonzaskörzetükben lévő gazdaságok nem tudnak – vélhetőleg az alacsony szintű termelési struktúra miatt – bekapcsolódni a távolsági kereskedelembe. 17 állomás fogad 100 ezer tonnánál több feladott árucikket.⁵ Az összes feladott árucikk 83%-a más belföldi állomásra, 14%-a Ausztriába, 3%-a pedig egyéb külföldi vasútállomásra irányul.

A vizsgált vasútállomásokra összesen 7,1 millió tonna áru érkezik. (3. ábra). 15 vasútállomásra érkezik 100 ezer tonnánál nagyobb tömegű árucikk.⁶ A vasútállomások 75%-ra jellemző, hogy évi 5 ezer tonnánál kevesebb áru érkezik, 9%-uk fogad 5-10 ezer tonna közötti árumennyiséget. Ami az érkező árucikkek fajtáit illeti, mintegy 86%-uk hét árucsoportba – ásványok és ásványi termékek, fa és faáru, gabona, őrlemények, növények és növényi termékek, italok valamint vas és vasáru – tartozik.

A vasútállomásokat alapvetően négy nagyobb – de nem egyforma létszámú – csoportba lehet sorolni. Az első csoportba azon vasútállomások tartoznak, amelyekben a feladott és érkező áru tömege egymással kiegyensúlyozott arányú, de értelemszerűen eltérő szerkezetű. Olyan vasútállomások tartoznak ide, melyek vagy egy-egy jelentős regionális központot, várost szolgálnak ki, ahol fejlett a kereskedelem és számottevő a polgárság. Ezekben a vonzaskörzetekben a népesség árufogyasztó és árutermelő képessége – már ami a termékek tömegét illeti – megközelítően azonos.

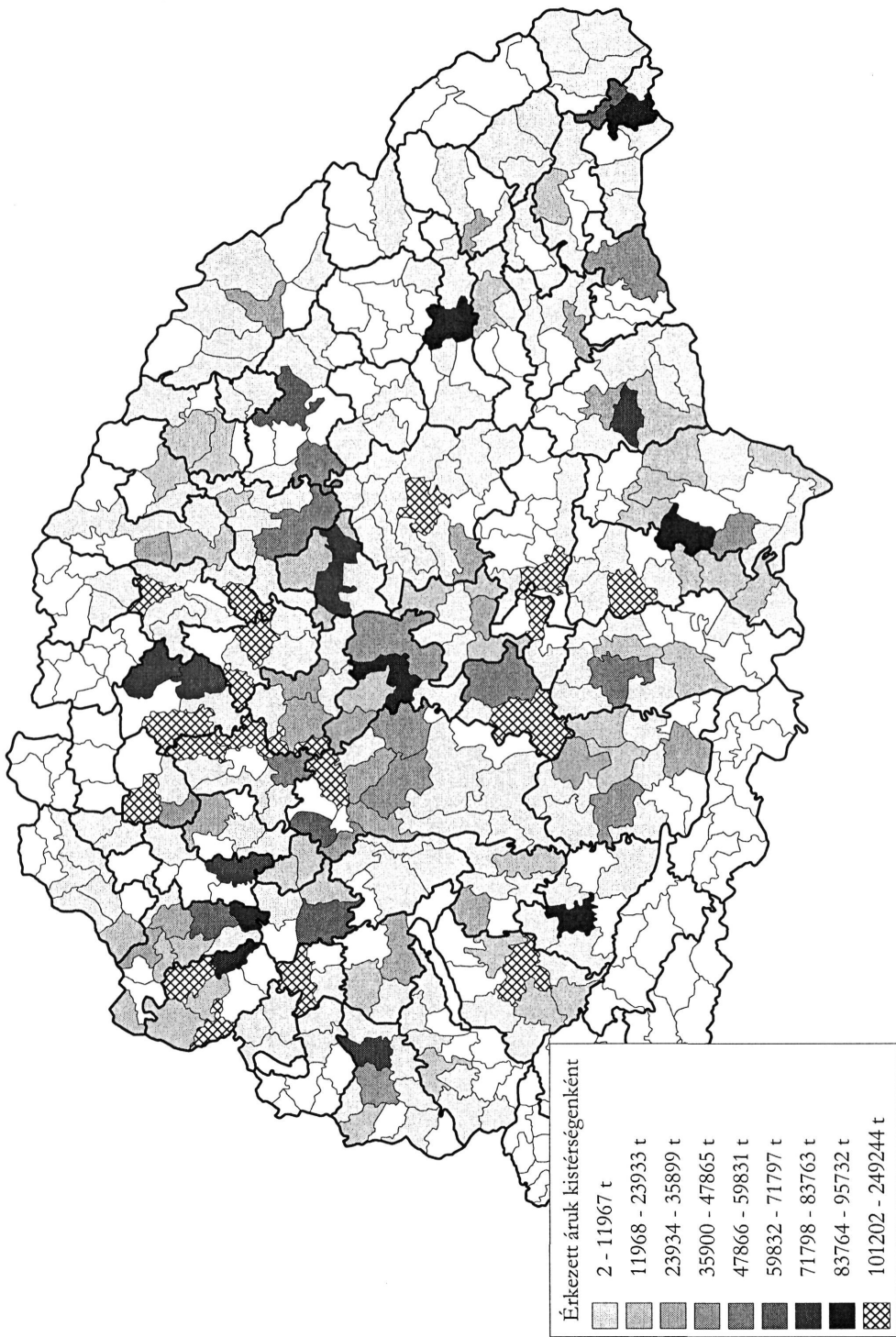
⁵ Salgótarján, Vadna, Petrozsény, Putnok, Barcika, Kissebes, Biharpüspöki, Kisterenye, Anina, Ajka, Fehértemplom, Krivágyetva, Szerencs, Losonc, Arad, Németbogsán, Center.

⁶ Szerencs, Temesvár-Józsefváros, Nyustya-Likér, Arad, Nagyvárad, Miskolc, Ózd, Szeged, Losonc, Hatvan, Pózsony, Kaposvár, Salgótarján, Mezöhegyes, Zólyombrezső.

Ilyen állomások például Arad, Szeged, Győr, Versec, Szabadka, Debrecen, Baja, Komárom-Újszöny stb. De olyan állomásokat is találunk itt, amelyek vonzaskörzetében nincs regionális funkciókat ellátó város, de kiszolgálják egy olyan regionális jelentőségű ipari termelőüzemet, amelyik a vasúton szállított nyersanyagokat feldolgozza, késztermékeit pedig feladja. Ennek legjobb példája Szerencs állomás. Szerencs városa csak kistérségi jelentőségű, de a szerencsi cukorgyár regionális hatókörü.

A vasútállomások második, igen karakterisztikus és szűk csoportjába azon állomások tartoznak, ahol a feladott áruk tömege szélsőségesen több mint az érkezőké. Ide elsősorban az ásványokat és ásványi termékeket, fa és faárukat továbbító állomások tartoznak. Ezek az állomások szinte kizárólag egyetlen árufeladó ügyféllel rendelkeznek, leggyakrabban a vonzaskörzetükben létező bányák vagy fűrésztelek szinte teljes termelését továbbítják. Ezek az állomások az ország legnagyobb feladott forgalmú vasútállomásai közé tartoznak. Ezekre az állomásokra – tekintettel arra, hogy vonzaskörzetükben élő népesség alacsony létszámú – alig jön vasúton áru. Leginkább üres tehervonatok érkeznek és megrakottan távoznak, az áru tehát eláramlik ezekből a területekről. Ilyen például Vadna, Putnok, Barcika (Füleke–Miskolc vonalon), a Hunyad megyei Petrozsény (Piski–Petrozsény–Lupény vonal), Kissebes, Biharpüspöki, Kisterenye stb. helyzete. Az elszállított áruk kiemelkedő mennyisége ellenére ezeknek az állomásoknak a környezetére gyakorolt vonzóereje – összefüggésben az elszállított áruk egyoldalú szerkezetével – gyenge. A Salgótarjánban feladott 1,2 millió tonna termék 94%-a szén, ugyanez Vadnán 95% (700 ezer tonna), Petrozsényben 97% (250 ezer tonna) Putnokon 89% (200 ezer tonna).

A vasútállomások harmadik csoportjába azon jelentéktelen állomások tartoznak, amelyek vonzaskörzetében még kistérségi jelentőségű település vagy ipari termelőüzem sincs, a népesség mezőgazdasági termeléssel foglalkozik. Ezekben az állomásokon azokat a terményeket adják fel, amelyeket kereskedők alkalmanként összevásárolnak a parasztgazdaságok önellátáson felüli termény mennyiségéből. A népességet alacsony színvonalú termelési kultúra, az országos átlagot meghaladó analfabetizmus jellemzi, a lakosság nem vagy alig



3. ábra

képes az önálló gazdálkodáson túllépni, vagy ha igen, akkor a felesleges terményeiket inkább székkel szállítják a közeli város piacára, és ott értékesítik, ill. szükségleteiket is közvetlenül a városban szerzik be. Ilyen pl. a Pozsony melletti Lamacs, vagy pl. a Szeged közeli Algyő. Az ilyen helyzetű állomásokra alig-alig érkezik áru, azok is inkább alapvető termékek (pl. tüzelőanyag).

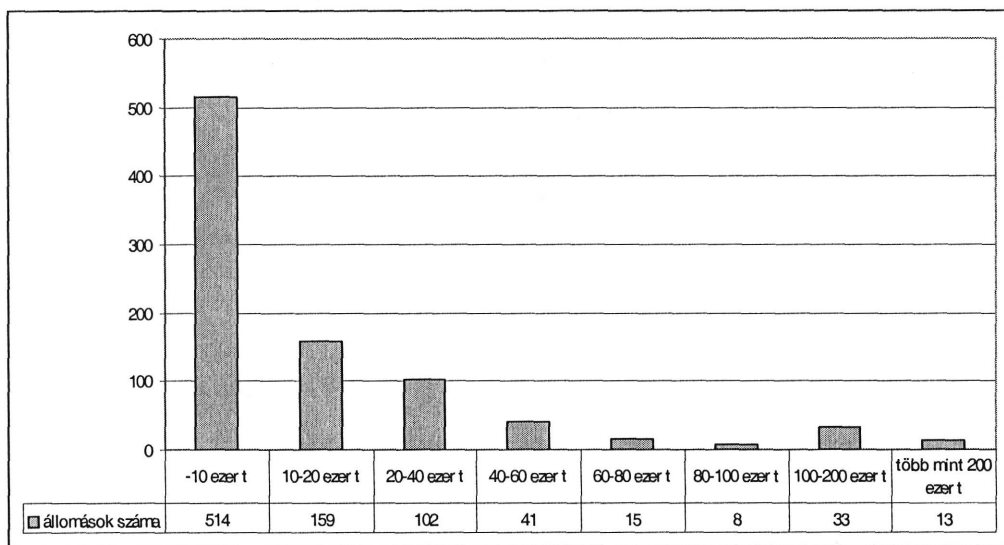
A vasútállomások negyedik, leginkább tipikus csoportjába azon állomások tartoznak, melyek vonzaskörzetében ugyan nincs számottevő város, de a terület jelentős mezőgazdasági árutermelő vidék. Az ide tartozó állomásokon inkább feladnak árukat – a kistérségre jellemző tipikus terményeket (gabona, gyümölcs, zöldség stb.). Természetesen ezeknek az állomásoknak a teherforgalma kiegyensúlyozatlan, összefüggésben a mezőgazdasági termelés ciklikusságával és az adott évi termés mennyiségével. Az ide érkező árucikkek szerkezete infrastrukturális fejlődése (pl. építőanyagok), ill. polgárosodó életminőségre, életszínvonalra utal (fűszerek, rizs, italok, petróleum stb.). Például déli gyümölcs érkezik Újfehértóra, Hadházra kőolaj. Ezen nagy értékű árucikkeket a helybéli szatócsboltokban forgalmazzák.

Az elmondottak azonban nem jelentik azt, hogy áruforgalmi jellemzőik alapján valamennyi vasút-

állomást egyértelműen és kizárólag az előzőekben említett négy alaptípusba lehet besorolni. A vasútállomások áruforgalmát ezeken túlmenő, speciális tényezők is befolyásolják. Vannak olyan állomások, amelyeket egy-egy sajátosságuk miatt esetleg több alaptípusba is be lehet sorolni.

A magyarországi vasútállomások áruforgalmában szélsőséges különbségek léteznek. (4. ábra). A néhány ipari és bányászati termelést kiszolgáló forgalmi központ mellett, vannak dinamikusan fejlődő, környezetükre intenzíven ható állomások (különösen ilyenek az évi 100-200 ezer tonna áruforgalmúak). Mindazonáltal a vizsgált vasútállomások 58%-nak (514 db) teljes áruforgalma nem éri el az évi tíz ezer tonnát. Ezen állomások túlnyomórészt alacsony népességszámú vonzaskörzettel és alacsony igazgatási státuszú településekkel (községek, puszták, külterületek) rendelkeznek. De a vasútállomások ezen csoportjában találunk kisvárosi, mezővárosi állomásokat is: Balassagyarmat, Kunszentmárton, Túrócszentmárton, Hajdúnánás, Balmazújváros, Körmöcbánya, Mátészalka, Hajdúdorog, Szászváros, Kézdivásárhely stb. Még a két ezer tonnás évi forgalmat sem éri el Esztergom, Püspökladány, Erzsébetváros, Trencsén áruforgalma.

Melyek Magyarország legnagyobb áruforgalmú



4. ábra. A vizsgált vasútállomások áruforgalmának eloszlása

vasútállomásai? Salgótarján állomás áll a rangsor élén, mintegy 1,3 millió tonnás feladott és érkező áruforgalommal. Az utána következő állomások csökkenő sorrendben: Vadna (700 ezer tonna), Szerencs (304 ezer tonna), Arad (285 ezer tonna), Nyustya–Likér (280 ezer tonna), Petrosény (252 ezer tonna). Az egyes árucsoportokon belüli legnagyobb forgalmú vasútállomásokat (külön a feladott és érkező áruk tömege szerint) az 1. melléklet tartalmazza.

A következőkben Magyarország négy eltérő sajátosságú nagytája – Alföld, Felvidék, Dunántúl és Erdély – szerint mutatom be a vasútállomások áruforgalmi jellemzőit. Minderre azért van szükség, mert a vasúttal rendelkező, árutermelő, árutovábbító kistérségek között a vasúti áruforgalomban létező különbségeket az eltérő földrajzi környezet, a természet-hasznosítás módja, sőt a tradíció is befolyásolja.

Az alföldi vasútállomások

A 14 megyéből és 14 törvényhatósági jogú városból álló, mintegy 83 ezer km² kiterjedésű alföldi nagytérség 4 465 km-nyi vasútvonallal (állami tulajdonban: 3959 km) rendelkezik. A korban a nagytérség vasúti infrastruktúrája összhangban van árutermelő sajátosságaival. Az alföldi települések fuvarszekereikkel rövid távolságon belül el tudják érni a vasutat. Egyetlen egy olyan kistérség sincs az Alföldön, amely a vasúti áruszállítás szempontjából kedvezőtlen helyzetben lenne. Két megye – Arad és Csanád – vasútállomásainak áruforgalmáról hiányosak az adataink, mert ez a két megye az Arad–Csanádi Egyesült Vasúttársaság forgalmi területéhez tartozik.

Összesen 333 alföldi vasútállomás áruforgalmi adatait ismerjük. Az alföldi vasútállomások összességében véve kiegyensúlyozott forgalmúak: a feladott és érkező árucikkek tömegének egymáshoz viszonyított aránya megközelítően azonos (a teljes forgalom 56%-a feladott áru). Mintegy 3,1 millió tonna tömegű terméket adnak fel, ezek közül Ausztriába megy 17%, egyébként alföldi állomásra pedig 4%. A nagytérségbe 2,5 millió tonnátömegű árucikk érkezik. A legnagyobb forgalmú⁷ vasútállomások csökkenő sorrendben: Arad, Te-

mesvár–Józsefváros, Szeged, Nagyvárad, Bihar-püspöki, Szolnok, Debrecen, Szatmár, Mezőhegyes, Fehértemplom, Nagykikinda és Nyíregyháza.

Az alföldi állomások közül, több olyan jelentős áruforgalmú állomás is található, amelynek vonzáskörzetében nincs város, ill. a vonzáskörzetében élő népesség alacsony létszámú. Ilyen az előzőekben említett Bihar-püspöki, valamint a meglepően nagy forgalmú (77 ezer tonna) Bács-Bodrog megyei Bikity-Borsod. Mindkét állomás körzetében jelentős árutermelő nagybirtokok működnek. Hasonló helyzetben van Mezőhegyes állomás is, amelynek forgalmát elsődlegesen befolyásolja az ott lévő cukorgyár.

Az egyetlen nagyváros, Budapest árufogyasztó, árufeldolgozó és árutovábbító szerepkörét jól mutatja a főváros agglomerációs övezetében lévő vasútállomások (Göd, Vecsés, Batorbágy, Mende stb.) forgalma is.

A Duna menti kistérségek vasúti áru feladásai kisebb mértékűek, a vízi út olcsó szállítási képességével a vasút nem tudja felvenni a versenyt,⁸ a folyó menti területek terményeit inkább hajóval szállítják elsősorban a főváros kikötőibe. Újvidékről olcsóbb a felvásárolt gabonát a budapesti malomokba vízen szállítani, Baja vasúti áruforgalmában (13,3 ezer tonna) sem tükröződik a város árugyűjtő, árutovábbító szerepköre, Bács-Bodrog, Torontál, Temes megyék déli, folyó menti kistérségeiben is kisebb a vasúti áruszállítás jelentősége, mértéke.

A Budapest–Püspökladány–Máramarossziget fővonal legnagyobb áruforgalmú állomása Szatmár. Az állomás feladott forgalmának több mint háromnegyed része a gabona és őrlemény. A Budapest–Szajol–Arad–Tövis fővonal Alföldön futó részét (Pusztatenyő és Soborsin állomások között) a már említett Arad állomáson kívül, inkább a közepes (Csaba 55 ezer tonna, Tótvárad 33 ezer tonna), vagy attól alacsonyabb forgalmú állomások jellemzik. A Szeged–Horgos–Zenta közötti 53 km hosszú vonalon feladott árucikkek mintegy 41%-át osztrák célállomásokra küldik. A Tisza parti város, Zenta állomásának forgalma 43 ezer

⁸ A vízi utak és a vasutak közötti szállítási versenyről vö. Halász Sándor: A vízi utak és a vasutak igénybevétele Magyarországon és versenyszerű lefolyásuk a szállítási díjak csökkentésére. Közgazdasági Szemle, 1893. 515-528. p.

⁷ 100 ezer tonnánál több feladott és érkező áru.

tonna. A Szolnok–Pusztatényő–Hódmezővásárhely közötti 102 km hosszú vasútvonal nyolc állomásán mintegy 41 ezer tonna árut adnak fel. A vonal két legfontosabb állomása Martfű és Szentés – ez utóbbin a feladott árucikkek 75%-a Ausztriába irányul. Csak helyi jelentősége van a Bihar-püspöki–Érmihályfalva, a Budapest–Lajosmizse vonalaknak. A két jelentős forgalmi csomópontot összekötő Arad-Temesvár közötti vonal forgalma alig 48 ezer tonna: a feladott árucikkek 96%-a magyar állomásokra irányul. A Budapest–Orsova–Verciorova fővonalnak mintegy 31 állomása (350 km hosszú pályaszakasz) esik az Alföld területére. A vonalon fekvő Cegléd és Kecskemét feladott áru forgalma meghaladja a 20 ezer tonnát, Félégyháza és Nagykőrös állomásoké pedig a 10 ezer tonnát.

Az vizsgált alföldi vasútállomások 22%-ának feladott áruforgalma szinte teljes mértékben (91-100%-ban) gabonából áll. Kizárólag gabonát adnak fel mintegy 20 vasútállomáson – mindez tükrözi az állomások vonzáskörzetének egyoldalú, kizárólag a gabonatermeléssel foglalkozó termelési szerkezetét.⁹ A feladott őrlemény forgalom az állomások áruszerkezetében viszont nem különösebben jelentős: az állomások 80%-ban a őrleményforgalom a teljes forgalmuk 10%-nál kisebb arányú.

A kisiparhoz kapcsolódó termékek közül Temeskubin állomás feladott forgalmának mintegy 10%-át alkotják a bőr és bőrárak. Hajdúdorog, Nyíregyháza, Nyírbátor állomásai nagy tömegben fogadják és továbbítják a dohányt. Hódmezővásárhely feladott áruforgalmának felét az agyagárak (tégla, cserép, fazekas termékek) teszik ki. A gyümölcsforgalom központjai Nagykőrös, Kecskemét, Szatymaz állomások. Budafok állomásán kb. 50 ezer tonna szeszes italt (ebből 34 ezer tonna sör) adnak fel.

A felvidéki vasútállomások

A 87 ezer km²-nyi területű, 21 megyére tagozódó Felvidék 1895-ben mintegy 3 687 km-nyi vasúthál-

lózattal rendelkezik (ebből állami tulajdonban 3 ezer km). Négy felvidéki megyében (Árva, Sáros, Szepes és Liptó) egyáltalán nincs állami tulajdonú, vagy MÁV által kezelt vasútvonal. Emiatt ezen megyékben létező vasútállomások áruforgalmi jellemzőit nem ismerjük. Összesen 245 felvidéki vasútállomás forgalmi adataival rendelkezünk.

A Felvidéken adják fel országosan a legnagyobb arányban (63%) az ásványi nyersanyagokat és termékeket, itt kerül a legtöbb bőr és bőraru vasúti elszállításra. Innen származik a feladott cukor 67%-a, a fa 41%-a, a gép és gépkatrészek 55%-a, a papír és papíráru 46%-a, az üveg 85%-a, a vas és vasárak 70%-a valamint a vegyészeti termékek 49%-a.

A felvidéki városok közül három (Pozsony, Kassa, Selmechánya) rendelkezik törvényhatósági joggal. Pozsony városában három vasútállomáson (kettő a Budapest–Marchegg fő-, egy pedig Pozsony–Szombathely közötti helyiérdekű vonalon fekszik) zajlik az áru fel- és leadása (összesen 216 ezer tonna). A városban feladott áru 73%-a külföldre (zömében osztrák célállomásokra) irányul. Kassa vasúti áruforgalmából a Kassa-Oderbergi Vasúton érkező árumennyiséget csak a kereskedelmi miniszter éves jelentéséből ismerjük. Ezen adatok szerint Kassa áruforgalma Pozsonyéhoz hasonló, 1895-ben 217 ezer tonna. A nagy múltú bányavárosnak, Selmechányának¹⁰ nemcsak közlekedés-földrajzi pozíciója (a keskeny nyomtávolságú, 23 km hosszú Garamberzence-Selmechánya közötti vonal végállomása), hanem gazdasági jelentősége is gyenge. A város teljes áruforgalmának (30 ezer tonna) 91%-át az érkező árucikkek (ezüstérc, szén, kénkovand, liszt, dohány stb.) alkotják.

Magyarországnak a feladott árak tömege szerinti legjelentősebb kistérségei a Felvidék felső-magyarországi bányavidékén található. A Budapest-Rutka fővonal Salgótarján, Kisterenye, Pálfalva és Fülek – valamennyien Nógrád megye füleki járásában fekvő – állomásain 1,36 millió tonna árut adnak

⁹ Bács-Martonos, Zentai Szállások, Kisszénás, Ősi, Sámson, Szegvár, Tőke, Dunakeszi, Újpéteri, Szentgyörgyábrány, Gilvác, Udvari, Alibunár, Temesmiklós, Elemér, Sárafalva, Torontál-Petrovosszellő, Óbesenyő, Jászladány, Sztamora-Moravica.

¹⁰ A korban Selmechányán még több mint 4 ezer munkással működik az ezüst- és aranybánya, de éves termelésük (kb. 1,5 tonna ezüst) nem jelentkezik a feladott termékek között. A városba vasúton érkező ezüstércet az ércüzők, kohók, a dohányt a helybeli dohánygyár dolgozza fel.

fel. 747 ezer tonna árut továbbítanak Borsod megye szentpéteri járásában fekvő Vadna, Barcika és Sajószentpéter állomások. Már e két, a feladott áruk súlya szerint legnagyobb forgalmú kistérség között is megfigyelhető egy lényeges jellemző – a szélsőséges nagyságrendi különbség. A Fülek-Miskolc közötti vonalon fekvő Vadna, Putnok és Barcika az ásványi nyersanyagokat nagy tömegben fogadó és továbbító állomások csoportjába tartozik. A vonal sajátossága, hogy a forgalom alig 5%-át teszik ki az érkező árucikkek. Jelentős árumennyiséget adnak fel Gömör és Kis-Hont tornaljai, rimaszombati és rozsnyói járaásaiban fekvő vasútállomásokon is. Az áru feladó körzetek túlnyomó többségének kizárólag belföldi gazdasági kapcsolatai vannak. A 70 km hosszú Bánréve–Dobsina közötti pálya több fontos árutermelő körzethez kapcsolódik. A legnagyobb forgalmú állomása Dobsina. Itt zömében négyökrös szekerekkel hordják az ipari nyersanyagokat a pályaudvarra.

A Budapest–Rutka közötti fővonal Magyarország és Németország közötti forgalmat közvetíti (a KSOD közbeiktatásával). A 313 kilométer hosszú pálya legnagyobb forgalmú állomása a már korábban említett Salgótarján és Kisterenye. Rajtuk kívül a feladott áru tömege 100 ezer tonna körül van Losonc, Krivágyetva és Hatvan állomásokon. A fővonal 39 állomásán 2 millió tonna árut adnak fel. A fővonal fel- és leadási forgalma kiegyensúlyozatlan: az összes forgalom 78%-a feladási. A (Budapest)–Hatvan–Lawoczne fővonal legnagyobb forgalmú szakasza a Zsolca–Szerencs közötti, a vonal legnagyobb feladott forgalmú állomásai csökkenő sorrendben: Szerencs, Miskolc, Bodrogkeresztúr. A Budapest–Marchegg vonalon Verőce állomásnak van a legnagyobb feladott forgalma (tűzifa, mészkő, mész). A Csata–Balassagyarmat közötti vonalon nincsenek számottevő forgalmú állomások. A Galánta–Zsolna közötti pályán egyetlen vasútállomás, a Trencsén megyei Melsic forgalma haladja meg az 50 ezer tonna feladott áru (zömében tűzifa) tömeget.

A feladott cukor legnagyobb tömegű Szerencs, Nagysurány, Hatvan és Diószeg állomásokon. Agyagból készült termékeket leginkább Nógrád-ban, ásványolajokat, bőr- és bőrárakat Pozsony megyében, feldolgozott és feldolgozatlan fát Zólyomban adnak fel.

Összességében az derül ki, hogy a Felvidék legfejlettebb árutermelő régiói Nógrád és Borsod, valamint Gömör és Kis-Hont megyék. Igen elmaradott, alacsony színvonalú termelés jellemzi Ugocsa, Ung, Turóc és Hont megyéket: az itt feladott összes árumennyiség alig 2-6 ezer tonna.

A dunántúli vasútállomások

Magyarország legkisebb területű, mintegy 46 ezer km² kiterjedésű nagytérsége a dunántúli. A 12 megyéből és négy törvényhatósági jogú városból álló nagytérségben 2654 km hosszú pálya (állami tulajdonban: 1838 km) található. A dunántúli kistérségek áruforgalmáról meglehetősen nehéz átfogó képet rajzolni, mert több fontos magánvasút is működik itt. A Dunántúlt kettészeli a Déli Vasút nagy jelentőségű Budapest–Székesfehérvár–Nagykanizsa–Pragerhof közötti vasútvonala. Itt működik a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasúttársaság, a Mohács–Pécsi Vasút.

A Dunántúlról származik a feladott gabona 20%-a, a vegyészeti termékek 32%-a, a cukor, a gép és géparuk 16-16%-a. Összesen 170 dunántúli vasútállomás forgalmi adataival rendelkezünk. A 2,5 millió tonnás áruforgalom 65%-át a feladott, 35%-át pedig az érkező árucikkek alkotják. A feladott árucikkek 25%-a osztrák, 4%-a pedig egyéb külföldi állomásra irányul. A legnagyobb áruforgalmú (több mint 100 ezer tonna) vasútállomások csökkenő sorrendben: Győr, Kaposvár, Sárvár, Pécs és Ajka. Jelentősebb feladott árut elszállító állomások: Annavölgy–Sárisáp, Szászvár–Máza, Szombathely, Felsőőr, Pápa és Almásfüzitő, Ajka. Néhány vasútállomás¹¹ a vonzáskörzetében megtermelt és vasútra feladott árufeleslegét teljes mértékben külföldi célállomásokra továbbítja. Ezek közül a legjelentősebb Mosonszentjános állomás.

A Budapest–Fiume közötti fővonal legnagyobb feladott forgalmú állomásai Érd és Kaposvár. A fővonal magyarországi szakaszára (Budapest–

¹¹ Nincs belföldre irányuló áru feladás Mosonszentjános, Muraszterdahely, Kéménd, Dénesfa és Óvár-Vashegy állomásokon. Néhány vasútállomáson pedig elvételre adnak fel belföldre termékeket. Ilyen például Kurd-Csibrák, ahol belföldre 4 tonna, Ausztriába viszont 415 tonna árut adnak fel.

Gyékényes között, 274 km) a vonzaskörzetébe tartozó települések alig 200 ezer tonna árut fuvaroznak el feladásra. A vonal forgalma rendkívül kiegyensúlyozott: az érkező és távozó áruk tömege megközelítően azonos. A feladott termékek 41%-a Ausztriába irányul. A fővonal áruvonzó képessége a legnagyobb a Báté–Gyékényes közötti szakaszán.

A Budapest–Lajtabruck közötti fővonal (hossza: 221 km) állomásain 320 ezer tonna termékeket adnak fel (egyharmadukat Ausztriába) és 218 ezer tonna áru érkezik. A fővonal legfontosabb állomása Győr, ahová több áru érkezik, mint amennyi távozik. Mintegy 10 ezer tonna áru érkezik Lajtabruckba – de nem az állomás vonzaskörzetének fogyasztási sajátosságai miatt, hanem azért mert bizonyos termékeket jobban megéri szekéren továbbszállítani, mint vasúton. Sőt, ez állatok esetében is így van: Lajtabrucktól a lovakat lábon hajtják Bécsbe. A fővonal áruvonzó képessége a legnagyobb az Ács–Győr közötti szakaszán (3,3 ezer tonna/km feladott áru).

A 42 km hosszú, Almásfüzitő és Esztergom közötti helyi érdekű vonal legfontosabb állomásai Lábátlan és Tokod. A megyeszékhely Esztergom nem tartozik a számottevő árutermelő, árufogyasztó városok közé, a város állomásának forgalma alig 1500 tonna, viszont a kevés feladott áru (660 tonna) 39%-a Ausztriába irányul. A Balatonszentgyörgy–Somogyuszob közötti 54 km hosszú vonal forgalmának jellemzője, hogy a feladott és érkezett árucikkek aránya meglehetősen kiegyensúlyozott: a teljes forgalom 89%-át teszik ki a feladott árucikkek. A Somogy megyei Marcali és Mesztegnyes állomásokon feladott termékek 49-48%-a Ausztriába irányul, ez az arány még magasabb (67%) Segesd állomás esetében.

Az erdélyi vasútállomások

A 65 ezer km²-nyi területű, de meglehetősen kevés vasúttal (1594 km, ebből államvasút 1409 km) rendelkező erdélyi nagytérség 16 megyére és két törvényhatósági jogú városra (Kolozsvár, Marosvásárhely) terjed ki. Ezek közül egyedül Szolnok-Doboka megye vasútállomásainak áruforgalmi viszonyait nem ismerjük, mert a Szamos völgyi Vasutat nem a MÁV működtette, ill. a vizsgált időszakban Csík megyében még nincs vasútvonal.

Erdélyből származik a feladott ásványi nyersanyagok és termékek 18%-a, a fa és faárúk 25%-a, a gép és gépalkatrész 23%-a, a papír és papíráruk 53%-a, a vas és vasárúk 28%-a. Erdély legnagyobb forgalmú állomásai csökkenő sorrendben: Petrozsény, Némethogsán, Kissebes, Vajdahunyad, Anina, Kolozsvár és Brassó. Petrozsény állomásán kőszén, Kissebesen követ és tűzifát, Aninán szenet és vasat, Némethogsánon pedig követ, vasat és vasércet adnak fel nagy tömegben.

Az erdélyi nagytérségen átmenő fővonalak áruvonzó képessége – összefüggésben az erdélyi gazdasági feltételekkel – gyengébb, mint a Magyarország és Nyugat-Európa közötti forgalmi kapcsolatot biztosító vonalaké. A Budapest–Orsová–Verciorova vonal erdélyi szakaszain az áruforgalom kisebb, mint az alföldi szakaszain. Hasonló a helyzet a Budapest–Szajol–Arad–Tövis erdélyi részével is: Alvincen a feladott áru alig több mint 17 ezer tonna, Gyulafehérváron még ennél is kevesebb, 12 ezer tonna. A Budapest–Predeal közötti vonalon viszont több jelentős, áruforgalmú állomás létezik: Kolozsvár, Marosújvár, Ágostonfalva, Brassó és Bánffyahunyad. Érdekeség, hogy Kolozsvár és Brassó állomásaira nagyobb tömegben érkezik az áru, mint amennyit itt feladnak. Mindkét állomás érkező áruforgalma – különösen annak szerkezete – mutatja Kolozsvár és Brassó városának fejlődését, polgárságának fogyasztását.

A Brassó–Kézdivásárhely közötti vonal egyetlen fontosabb állomása Kovászna (29 ezer tonna feladott áru). A Kocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen vonal legjelentősebb állomása Marosvásárhely. Az állomás feladott áru forgalmának nagy részét fűrészelt fa, répaszelet, nyerscukor stb. teszi ki. A Piski–Vajdahunyad vonal végpontján fekvő Vajdahunyad feladott áru forgalma 60 ezer tonna (nagy részt nyersvas, vasérc és acél.)

*

Milyen szerepet játszott a vasútállomás a vonzaskörzetében? A vasút, ill. a vasútállomás a települések helyzeti energiáját – árutermelő képességét, jövedelmezőségét – erősíti. A kényszerűségből nagy aktivitási hatótávolság (a vasútállomás és az árutermelő telephely közötti tér) úgy hat ki az árutermelés mértékére, hogy kevesebb áru jut el vasúti feladásra. A legnagyobb vonzaskörzettel

rendelkező vasútállomások és a feladott áruk összömege alapján kibontakozó kép meglehetősen egyöntetű. A Szászrégenbe nagy távolságról is fuvarozó 70 település 95 ezer lakosa alig 18 ezer tonna összömeget ad fel (190 kg/fő). Nagybecskerek állomás vonzáskörzetében élő 95 ezres népesség pedig még kevesebbet, 9.334 tonna árut szállít az állomására. A jelentős, összetett gazdasági, kereskedelmi tevékenységgel foglalkozó városok pályaudvarainak feladott áruforgalma már számottevőbb, bár nem tudják megközelíteni a nyersanyagokat továbbító állomások forgalmát. A Szeged állomás vonzáskörzetében élő lakosság már képes annyi árucikket megtermelni és a vasúti áruforgalomba juttatni, hogy az elérje az 1 tonna/fő értéket (összesen 89 ezer tonna feladott áru). Közel hasonlóak Debrecen állomás értékei is, a feladott áru összömege ugyan 60 ezer tonna, de a népességhez viszonyított aránya 950 kg/fő. Mindazonáltal az árutermelésnek a vasúti áruszállítással együtt járó formájába bekapcsolódni képes kistérségek között a századvégén már alig-alig találunk

olyan területeket, amelyek kizárólag belföldi gazdasági kapcsolattal rendelkeznek. Mindez egyaránt mutat a termelői egységek piacszerűsítő törekvéseire és a fogyasztói bázis növekedésére.

A 19. század végén a világpiac működésének sajátosságaival (verseny, tőzsdei spekulációk, vasúti tarifapolitika stb.) már nemcsak a legnagyobb hazai árutermelő gazdaságoknak kell számolniuk. A vásárlók korábban soha sem látott árübőségből választják ki a számukra megfelelőt, a termelőknek pedig korábban ismeretlen mértékű versennyel kell megbirkózniuk. Az önellátáson túlmenő termelésre, netán a szakosodásra azonban csak a strukturált, nagyobb népességszámú, elegendő munkaerővel rendelkező települések képesek. Ahol létezik kellő számú munkaerő, ott jelennek meg számottevő mértékben az egyéb erőforrások – pl. igavonó állatok. De az infrastruktúrát használni – azaz előnyeit az árutermelés, áruszállítás folyamataiban kamatoztatni – csak a humán erőforrásokkal rendelkező települések képesek.

1. melléklet: A legnagyobb áruforgalmú vasútállomások árucsoportonként

Árucsoport	A legtöbb feladott árut fogadó és továbbító állomás:	A feladott árucsoport tömege több mint:	A legtöbb érkező terméket fogadó állomások:	Az érkező árucsoport tömege több mint:
Agyag és agyagáru	Mende, Losonc, Tata-Tóváros, Szombathely, Rimaszombat, Hódmezővásárhely	10 ezer tonna	Vajdahunyd, Szerencs	5 ezer tonna
Ásványok és ásványi termékek	Salgótarján, Vadna, Petrosény, Barcika, Putnok, Biharpüspöki, Kisterenye, Kissebes, Ajka, Anina, Center	100 ezer tonna	Nyustya-Likér, Ózd, Losonc, Temesvár-Józsefváros, Miskolc, Szerencs, Németbogsán, Pozsony, Arad, Zólyombrezó, Mezőhegyes	50 ezer tonna
Ásványolajok	Mezőtelegd. Szabadka, Nagyvárád, Palota-Újpest	1 ezer tonna	Brassó, Nyíregyháza	5 ezer tonna
Bőr és bőráru	Miskolc, Pozsony, Debrecen, Versec, Rozsnyó	500 tonna	Pöstyén, Palota-Újpest, Tata-Tóváros, Miskolc, Pozsony	1 ezer tonna
Cukor	Szerencs, Nagysurány, Sárvár	10 ezer tonna	Szerencs	10 ezer tonna
Dohány és dohányáru	Nyíregyháza, Debrecen	10 ezer tonna	Debrecen, Temesvár-Józsefváros, Kolozsvár, Szolnok, Csaba	2 ezer tonna
Egyéb állati termék	Érd	50 ezer tonna	Pozsony	1 ezer tonna
Egyéb árucikkek	Szeged	6 ezer tonna	Brassó, Szatmár, Zombor	10 ezer tonna
Egyéb élelmiszer	Hódmezővásárhely, Kecskemét, Kassa	1 ezer tonna	Segesvár, Kolozsvár, Marosvásárhely	1 ezer tonna
Egyéb fém és fémáru	Parád, Nagyszeben, Selmechánya	200 tonna	Pozsony	3 ezer tonna
Egyéb növények és növényi termékek	Léva, Sajószentpéter, Szomorfa, Aszód	1600 tonna	Szerencs, Hatvan, Sárvár, Nagyszombat, Nagysurány, Diószeg, Oroszka, Kaposvár,	50 ezer tonna
Fa és faáru	Krivágyetva, Bánffyhunyd, Bikity-Borsod, Marosvásárhely-Felsőváros, Szalonta, Verőce, Felsőőr	50 ezer tonna	Nagyvárád, Temesvár-Józsefváros, Pécs, Vajdahunyd, Arad, Nagykároly	40 ezer tonna

Faggyú és szappan	Debrecen	1 ezer tonna	Brassó, Pécs, Győr	100 tonna
Festő és cserzőanyagok	Losonc, Kolozsvár, Egeres, Léva	2 ezer tonna	Palota-Újpest, Brassó, Szombathely, Pécs	500 tonna
Fűszerek és gyógynövények	Debrecen és Máramarossziget	1 ezer tonna	Nagyvárad, Pozsony, Kisújszállás, Segesvár, Kassa, Kolozsvár	1 ezer tonna
Gabona	Orosháza, Szatmár, Léva, Jákó, Győr, Nyitra, Mosonmagyaróvár, Gyöngyös	20 ezer tonna	Szeged, Arad, Temesvár-Józsefváros, Nagyvárad	30 ezer tonna
Gép és gépalkatrész	Miskolc, Pozsony, Toplec	1 ezer tonna	Garamberzence, Baranyaszentlőrinc	1 ezer tonna
Gyapjú és gyapjúáru	Tata-Tóváros, Nagydísznód, Miskolc	1 ezer tonna	Miskolc	17 ezer tonna
Gyújtószerkek	Pozsony, Nagybicse-Predmér, Zúrány, Győr, Szeged, Nagyszombat	200 tonna	Örkény, Nagyvárad, Kolozsvár, Kissebes, Gyöngyös	100 tonna
Gyümölcs	Kecskemét, Felsőőr, Nagykőrös, Karánsebes, Munkács	2,5 ezer tonna	Miskolc	1 ezer tonna
Hulladékok	Arad, Soroksár, Almásfüzitő	5 ezer tonna	Dabas	14 ezer tonna
Hús	Szentes, Tótmegyer, Pápa	1 ezer tonna	Lajtabruck, Nagyszeben	200 tonna
Italok	Arad, Budafok, Pécs	10 ezer tonna	Győr, Budafok, Pécs	18 ezer tonna
Kefekötő áruk	Debrecen, Pozsony	200 tonna	–	–
Kézmű- és rövidáru	Debrecen, Temesvár-Józsefváros	1 ezer tonna	Győr	14 ezer tonna
Len, kender, juta és árucikkek	Priglevica-Szentiván, Pusztapó, Zombolya, Szeged, Gombos-Bogojeva, Kurtics, Újvidék, Pozsony	1 ezer tonna	Szőreg	3 ezer tonna
Ló	Szabadka, Győr, Temesvár-Gyárváros, Csáktornya, Mezőhegyes, Kiskőrös, Simontornya, Debrecen, Szeged	1 ezer darab	Győr, Temesvár-Gyárváros	1 ezer darab
Magvak	Gyanafalva, Szarvas, Szatmár, Zombor, Törökszentmiklós, Sárvár	200 tonna	Rákópribóc, Verbász-Kula, Szentlőrincnyaraló, Vágújhely, Sárvár, SároMBERKE	200 tonna

Mézgák és gyanták	Szabadka, Nagyszombat, Brassó	200 tonna	Pozsony	1 ezer tonna
Növények	Hatvan, Szerencs, Oroszka, Sárvár, Nagysurány, Nagyszombat, Selyp, Kaposvár, Diószeg, Botfalu	10 ezer tonna	Ivánka, Aszód	10 ezer tonna
Őrlemények	Arad, Nagyikinda, Szeged, Szolnok, Losonc, Nagyvárad, Temesvár-Józsefváros, Miskolc, Debrecen	20 ezer tonna	Miskolc, Kassa, Trencsén-Isztebnik, Stubnya	5 ezer tonna
Pamut és pamutáru	Pozsony, Székesfehérvár	1 ezer tonna	Pozsony	1 ezer tonna
Papír és papíráru	Horka, Zernest, Torda, Alvinc, Besztercebánya, Tepla-Trencsénteplic	1 ezer tonna	Pozsony, Besztercebánya, Temesvár-Józsefváros, Debrecen, Szerencs	500 tonna
Selyem és selyemáru	Baranyavár-Monostor, Újvidék, Temesvár-Józsefváros	100 tonna	Újvidék	90 tonna
Sertés	Debrecen, Nagyvárad, Gyula, Hajdúnánás, Győr, Szabadka, Darány, Kecskemét	50 ezer darab	Kecskemét, Debrecen, Győr, Kassa, Zombor, Cegléd, Szeged-Rókus	10 ezer darab
Szalma, háncs és nádáru	Bő-Sárkány, Gombos-Bogojeva	1 ezer tonna	Szarvas, Dévaványa	1 ezer tonna
Szarvasmarha	Arad, Sztamora-Moravica, Szakály-Hőgyész, Szatmár, Temesvár-Gyárváros, Szászrégen, Hatvan, Lacháza	5 ezer darab	Arad	10 ezer darab
Üveg és üvegáru	Rimabánya, Salgótarján, Pálfalva, Élesd	1 ezer tonna	Debrecen, Hidas-Bonyhád	500 tonna
Vas és vasáru	Nyustya-Likér, Vajdahunyad, Salgótarján, Diósgyőr, Németbogsán, Ózd, Zólyombrezó, Dobsina, Anina, Tiszolc, Gombaszög, Rozsnyó, Alsósajó	10 ezer tonna	Salgótarján, Ózd, Diósgyőr, Zólyombrezó, Zólyom	10 ezer tonna

Vegyészeti áruk és segédanyagok	Almásfüzitő, Győr, Kisbocskó, Pálfalva, Miskolc, Pozsony, Bazin, Újvidék, Nagyszombat	1 ezer tonna	Torda, Rimabánya, Pozsony	1 ezer tonna
Zöldség	Pátroha, Demecser, Kisvárda, Hadház, Fényeslitke, Tura, Újfehértó	3 ezer tonna	Almásfüzitő, Lábod, Stomfa	2 ezer tonna
Zsiradékok	Szeged, Debrecen, Pécs	500 tonna	Kolozsvár, Temesvár-Józsefváros	200 tonna
Zsíros olajok	Palota-Újpest, Győr, Mezőtelegd	1 ezer tonna	Diósgyőr, Pozsony, Kolozsvár, Brassó	200 tonna